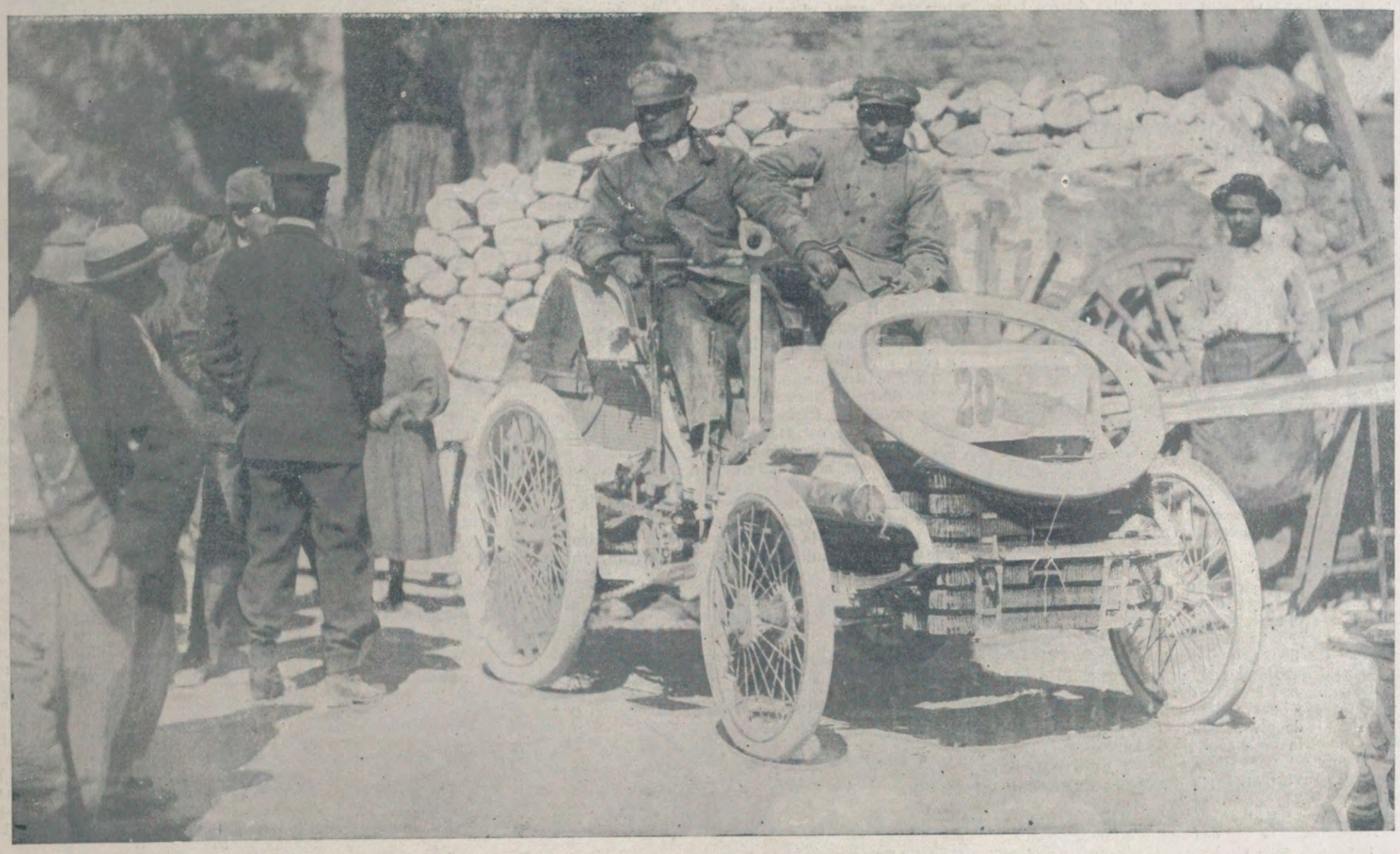
LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... Un an **14** fr. Six mois **7** fr. **50**
PROVINCE.. — **15** fr. — **8** fr. »
ÉTRANGER. — **20** fr. — **10** fr. »

PARAISSANT LE SAMEDI
Rédaction et Administration, 14, rue Hautefeuille, PARIS

1er Avril 1899 — N° 29



(Cliché V. G. A.)

LA COURSE NICE-CASTELLANE

M. LEMAITRE, VAINQUEUR DE NICE-CASTELLANE-NICE, DE LA COURSE DU MILLE ET DE LA COURSE DE COTE NICE-LA TURBIE, AU PLAN DU VAR. — AVANT LA DERNIÈRE ÉTAPE.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LA GRANDE SEMAINE AUTOMOBILE

SAMEDI 18 MARS. — La semaine des fêtes automobiles de Nice débute par un Corso fleuri d'automobiles. Est-ce destiné à la conversion des gens du monde qui font la loi ici et qui reprochent aux voitures automobiles d'êtres laides et puantes, seront plus touchés par la vue d'engins aux lignes harmonieuses et noyées dans les fleurs, aux teintes dégradées dans les tons des bouquets et des gerbes qui les enfouissent ?

Toujours est-il que cette fête des fleurs a été très réussie. C'est, évidemment, ce que nous avons vu, je ne dirai pas précisément de plus intéressant, mais à coup sûr de mieux, de plus genre Nice. Car, il ne faut pas se le dissimuler, l'automobile est très difficilement genre Nice.

D'abord il y a trop de poussière ici. La voiture automobile est presque un non-sens sur les routes du Midi. On en revient fariné, poudré, piqué de blanc, Pierrot des pieds à la tête, et les belles caisses aux tons clairs et sévèrement sombres, orgueil de leurs propriétaires, en reviennent sales, grises, couvertes d'une livrée de cendre. Et puis trop de lumière ici pour les lignes un peu nettes, un peu sèches des voitures. Il y manque certainement le coup d'estampe dans les contours sans lequel il n'y a rien d'artistique.

Le Corso Automobile.
(Cliché V. G. A.) LA BARONNE DE ZUYLEN.

La fête des fleurs nous a rendu tout cela. Nous en avons bien vu déjà à Paris, mais à Paris le cadre est facilement gai. Ici, au contraire, la bataille de fleurs est aussi naturelle que les fleurs elles-mêmes qu'on trouve partout.

La promenade des Anglais, qui va devenir le centre des fêtes et courses automobiles, de par son nom même, la promenade est un symbole. On s'y promène, on n'y court pas. Pourquoi se presser ici ? le paysage est si beau, la mer si bleue. Promenons-nous-y et battons-nous à coups de fleurs.

Aussi que de fleurs, que d'autos disparaissent sous des gerbes de toutes couleurs ; Nice est, d'ailleurs, la ville des fleurs, et plus que Florence encore elle en mériterait le nom. Elle est de plus, maintenant, pendant trois mois, la vraie capitale de l'automobile. Comment une fête de fleurs, ce spectacle fait à ravir pour le plaisir des yeux, n'y réussirait-elle pas.

Tous les Niçois ont, d'ailleurs, impartialement reconnu que la fête des fleurs automobile avait été, sans conteste, plus brillante que l'autre, celle des voitures à chevaux. Voilà qui va faire bondir nos confrères hippiques, mais je ne fais ici que traduire une pensée qui a été générale à Nice. L'attrait de la nouveauté, le piquant même du déguisement des voitures à pétrole, qu'on devine moins élégantes sous les floraisons gigantesques qu'elles portent, et devant lesquelles on est néanmoins obligé de s'incliner si prévenu qu'on soit, vaincu par la parure, la variété de forme des véhicules toujours assez massifs pour bien supporter comme poids et comme ligne leurs guirlandes et leurs bouquets, tout cela a produit un effet charmant. Chose même étrange pour une bataille de fleurs, on s'est battu à coups de fleurs sans se contenter du banal défilé entre deux rangs de spectateurs.

A quoi bon une nomenclature de catalogue pour fleuristes des voitures les plus remarquables. Je voudrais simplement évoquer en quelques lignes les tons des masses croulantes de pétales qui laissèrent aujourd'hui sur la promenade, sous un ciel bleu d'indigo en face de la mer bleue ourlée d'écume blanche et de l'horizon vert noir où les villas claires se détachent minuscules et pleines de joliesse.

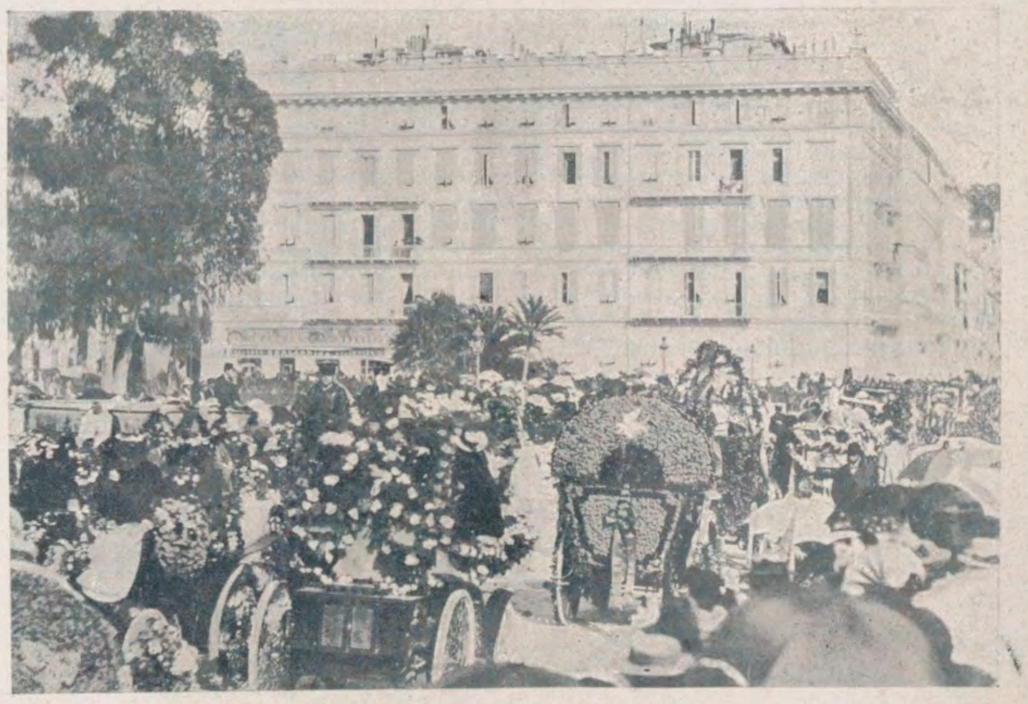
Violettes, roses et œillets, jacinthes et giroflées, anémones, marguerites et camélias toute la gamme des tons et des couleurs est là.

Donnons simplement à titre de document la décoration de quelques voitures auxquelles le jury a décerné bannières et médailles. La description seule en sera malheureusement froide. Il faudrait voir s'épanouir les fleurs et le soleil briller là-dessus et les charmants minois des femmes s'épanouir au milieu des fleurs.

(Cliché V. G. A.) *Au Corso Automobile.*

M. le vicomte de la Combe avec M. et Mme du Ruillé et M. de Charette. Duc paré de roses Gabrielle Luizé et d'œillets Soleil de Nice. M. et Mme Jacques Gondoin. Duc orné avec goût de guirlandes, jonquilles et violettes. Le baron et la baronne Duquesne. Duc, enguirlandé d'œillets, de roses et de buis. Léone d'Amboise. Phaéton formant à l'arrière une grande coquille d'œillets, de roses, d'anémones, giroflées et lilas. M. Jellinieck fils. Voiture parée d'œillets rouges et blancs avec au-dessus une grande flèche analogue. M. Jules Letainturier avec M. et Mme D. Durandy. Duc recouvert de verdure piquée de giroflées. Sur l'avant se dessinent sur fond blanc les initiales J. L., sur l'arrière, et sur un panneau, se penche un aigle en giroflées. M. et Mme Louis Guidi. Phaéton sur le devant duquel se détache un écusson de violettes de Parme, sur un fond blanc forme de giroflées, sur l'arrière se trouve un éventail en jacinthes et un oiseau en œillets rouges. Mme Jane Dhasty, de l'Opéra et Mlle de Créquy. Victoria fleurie d'anémones et de marguerites fort bien disposées. M. E. Otlet et sa famille. Phaéton garni de mimosas, marguerites, coquelicots. M. Paul Chauchard avec MM. de Villamow, lieutenant Jouinot, Mercadé et Leris-Gaunleetta : Phaéton élégamment tapissé d'anthemis. M. et Mme Fernandez ; Vis à vis disparaissant sous les violettes et giroflées ; un vaste parasol préserve les ardents batailleurs des projectiles et des rayons solaires.

Et voilà comment en France tout finit par des chansons, à Nice tout finit et tout commence par des fleurs.



(Cliché V. G. A.) *Le Corso Automobile.*
LE DÉFILÉ DES VOITURES.

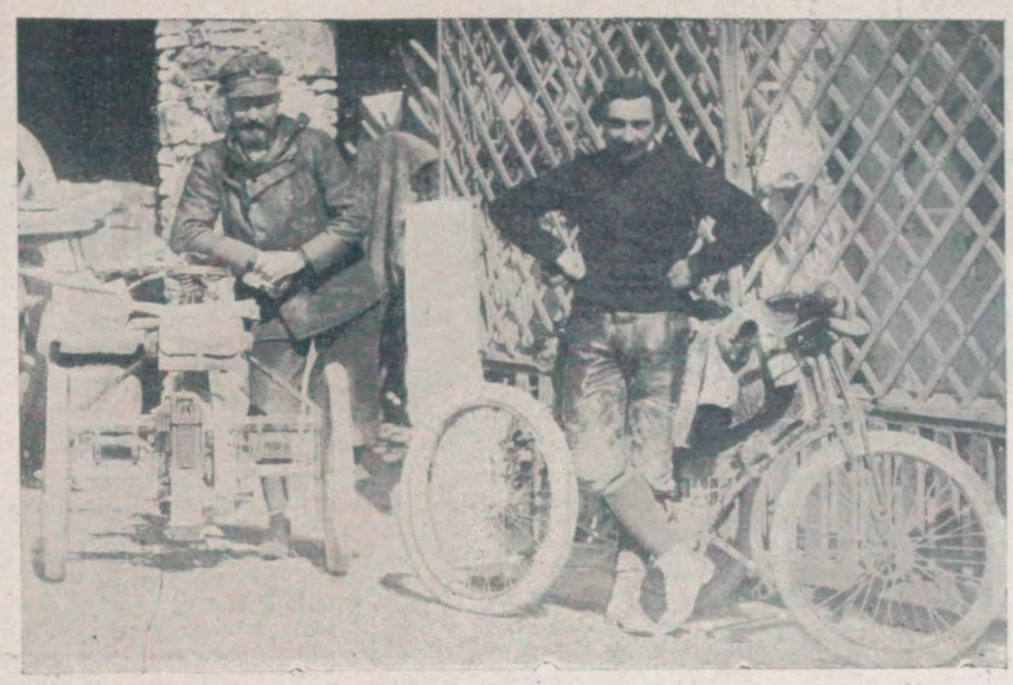
DIMANCHE 19 ET LUNDI 20. — Le programme a été réduit, si réduit, que ces deux jours n'ont rien. C'est la veillée des courses pour Nice-Castellane et Nice-Colo mars, — Tourette-Nice. Au lieu de voitures fleuries, la place est au sport. Adieu les fleurs ! Adieu les caresses des yeux. Nous allons voir les voitures monstres, les voitures athlètes aux

(Cliché V. G. A.) LE BARON DE ZUYLEN.
Le Corso Automobile

(Cliché V. G. A.) M. CHAUCHARD.

(Cliché V. G. A.) LE BARON DUQUESNE.

(Cliché Giletta) A LA VÉSUBIE. — CHARRON PRÉPARANT SON DÉPART.
Haralamb Charron. Voigt.



(Cliché Giletta.) G. de Méaulne (sur pneumatique Vital) Teste.
LES DEUX PREMIERS MOTOS A LA VÉSUBIE.

corps minces et réduits de poids inutiles, aux muscles et aux poumons énormes dont sortent des anhélements de Cyclopes, des grondements terribles, et sous la maigreur desquelles se cachent les moteurs géants où des milliers d'explosions, véritables feux infernaux, vont mettre en mouvement la danse légère des roues dans un tourbillon.

que le passage des roues pour monter dans l'air en colonnes de fumée. Ces deux jours, la promenade ne voit passer que des espèces de fantômes, blancs de poudre, qui apparaissent un instant puis disparaissent à l'horizon au milieu de l'effarement des chevaux dans un crépitement métallique d'explosions. Ce sont les concurrents qui vont tâter la route ou

(Cliché Giletta.) 102. Le Comte de Vos. DÉPART DE LA COURSE DES TOURISTES NICE-MAGAGNOSC. 103. Le Baron de Rothschild.

Le temps est, d'ailleurs, moins gracieux déjà. La promenade est couverte par instants de nuages de fumée. C'est le vent qui rabat la poussière sur Nice. Et nous savons que, là-bas, dans les sillons des routes, la poussière quasi éternelle des routes du Midi n'attend

qui en reviennent. Les yeux fixes, tout le corps attentif à suivre la gravitation de l'instrument, ils passent comme des sylphes, de véritables gnomes, êtres souterrains et subtils qu'on suppose doués de quelque interne malfaisance parce qu'ils échappent aux lois de lenteur et de peine sous lesquelles notre corps ne se meut qu'avec difficulté.

(Cliché Giletta GIRARDOT SECONDE VOITURE. — COURSE NICE-CASTELLANE.

MARDI 21 MARS. — On dit ici le 21 mars avec joie, mais pas parce que c'est le printemps. A vrai dire nous n'avons pas connu l'hiver, et le pauvre bonhomme neigeux et chauve s'en va sans qu'on s'aperçoive même qu'il manque, pauvre diable d'invité mis ici dans un coin et auquel nul ne prend garde.

Mais le 21, c'est le grand jour. Non que Nice tout entière se rue en ce jour sur la Promenade contempler les mangeurs de kilomètres. Il y a ici trop de scepticisme ambiant et trop de mondes divers pour qu'il n'y ait pas un fort lot d'indifférents. Mais, soit par amour du sport, soit par badauderie, beaucoup de monde est venu assister au départ et surtout à l'arrivée des concurrents des deux courses. Il y en a, d'ailleurs, pour un bon moment. Plusieurs actes et des entr'actes nécessaires ne fut-ce que pour déjeuner. Ils partent tous, les

(Cliché Chauchard.) TESTE.
Vainqueur de la course Nice-Castellane (motocycles), en h. 59.

(Cliché V. G. A.) GÉO (sur pneumatique Vital.)
Premier des touristes dans la course Nice-Castellane.

coureurs de vitesse les premiers, les touristes derrière eux, entre sept heures et demie et huit heures. Les touristes très ardents les premiers, de dix heures à midi. Les grands, les coureurs de vitesses, à partir de deux heures.

La promenade, entravée de barrières au milieu desquelles trônent dans une sérénité olympienne les officiels, est comme élargie par son vide. Voilà les chevaux qui arrivent, les six chevaux, les huit chevaux, les dix chevaux. Il paraît même qu'il y a une voiture de dix-huit chevaux, celle de Lemaitre, une voiture de 800 kilos à peine et sur laquelle ronfle terrriblement, couché dans ses quatre énormes cylindres comme sur quatre gros membres, un moteur monstre, un moteur Léviathan qui, d'un seul effort, d'une seule détente de muscle comme un hercule enlève de terre un poids et le jette aux regards de la foule, pourrait déraciner de terre un poids de 18 fois 75 kilos, un poids de 1,350 kilos et le faire bondir à un mètre au-dessus du sol en une seconde.

Les voitures sont parties deux par deux. En tête Giraud et le comte de Périgord dans son torpilleur rouge. Les hommes sont masqués, presque effrayants, avec un autre homme assis près d'eux ou couché sur le marchepied et qui comme un mécanicien va en route graisser, huiler en voltigeant sur la machine en marche.

Derrière est parti d'un seul coup, comme une charge, la cavalerie légère des tricycles. Un nuage de poussière s'élève là-bas du côté de Cagnes, sur la route du Var et c'est tout.

Au tour maintenant des touristes. Les voitures en sont plus confortables, avec moins d'étrange. Les conducteurs vont faire un petit tour. Ils n'ont pas les appréhensions des coureurs de vitesse qui se lancent sur une route que tous dépeignent terriblement dangereuse et sur laquelle plane une sorte de redoutable mystère inquiétant. Ici la grosse cavalerie des quatre places et des six places s'en va à la promenade. La plupart des voitures sont conduites par des gentlemen qui y promènent leurs invités.

Le baron Arthur et le baron Henri de Rothschild entre autres mènent deux superbes quatre places. Mme Dhasti, l'actrice bien connue, est toute seule dans une victoria tout à fait grand style.

Je ne veux pas non plus vous donner une nomenclature des arrivées et du temps de chaque concurrent. A quoi bon? Je préfère vous conter les impressions du contrôle, faire défiler à votre tour devant vos yeux, si je le puis, les visions qui passèrent devant les nôtres.

Mercredi 22. — Lendemain de bataille. Détente de nerfs, grandes conversations, récits épiques, discussions à n'en plus finir sur les mérites respectifs de chacun.

Tout cela s'organise, prend naissance et prend fin en quelques mètres carrés sur la place Anglicane, sous la tente où sont exposés les véhicules ayant pris part à la course. Tous sont là peignés et pomponnés. Voitures et conducteurs ont maintenant la tenue de ville ; noire et verte avec l'égaiement d'une fleur à la boutonnière et au guidon. Et il y a des propriétaires barbus qui pensent honteux et confus et passent vite pour qu'on ne les voit. Et il y a des voitures qui se faufilent dans les coins, honteuses elles aussi et comme si elles ne voulaient pas être vues.

Jeudi 23 mars. — C'est la course du mille. A Paris nous avions la course du kilomètre. A Nice terre quasi anglaise et sur la promenade des Anglais nous avons la course du mille, essai d'automobilodrome. Essai mal réussi d'ailleurs. Non pas que l'épreuve fut mal organisée en elle-même. La promenade est droite, large, le sol en est presque bon. Tout un bataillon de soldats garde la piste. Un téléphone relie l'arrivée au départ. Deux juges sont l'œil à la mire pour juger.

Mais quelle ennui. Le public comprend rien et ne voit pas grand chose, sinon que le ciel se couvre et que les parapluies s'ouvrent, car il tombe quelques gouttes de pluie. Le ciel de Nice en pleure lui-même de désespoir.

Tous les dix ou quinze minutes une bombe éclate, une sonnerie se fait entendre au téléphone et deux minutes après, au milieu de coups de clairons, les deux concurrents qui disputent chaque manche arrivent.

Les deux ou bien l'un, puis l'autre à 200 mètres de distance, ou bien même le plus souvent l'un sans l'autre, car il n'y a guère de lutte. Et le juge à l'arrivée dépense des trésors d'efforts inutiles. Il n'y a pas même besoin de juges. Nul ne mettra en doute un résultat trop clair et qui n'a pas même un instant l'émotion de l'incertitude.

Les voitures passent très vite, prodigieusement vite, mais on finit par ne plus s'en apercevoir. L'œil s'y est habitué.

« Ce n'est pas amusant que de voir arriver des trains en gare ; me dit un sceptique. »

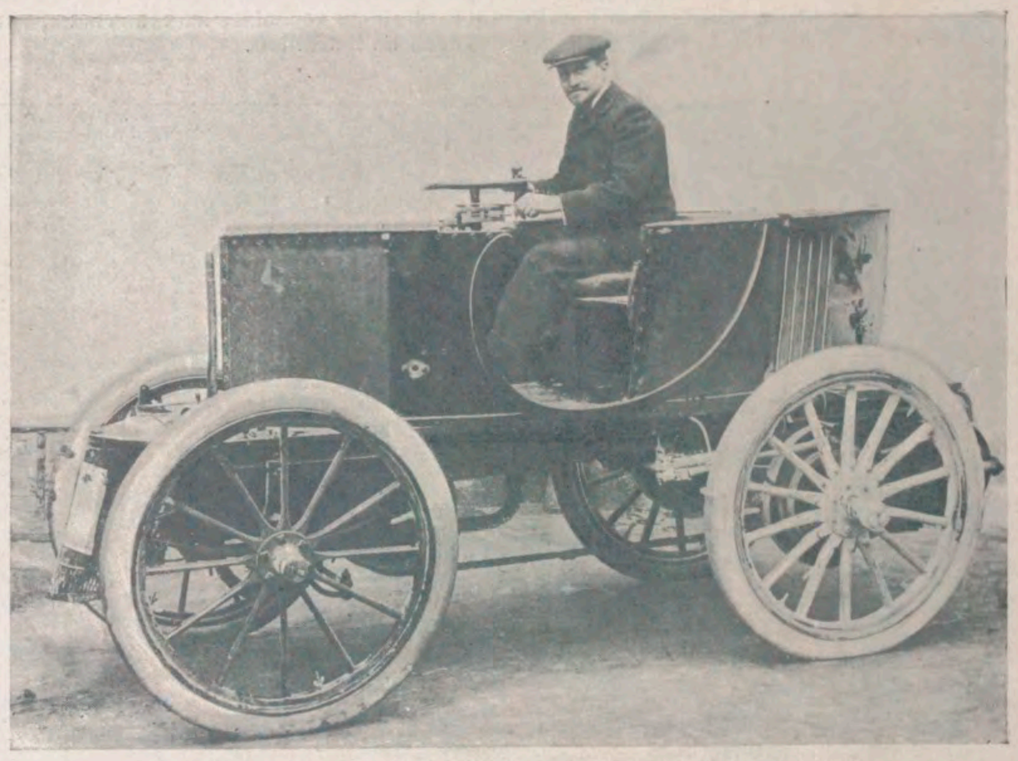
Quelques belles performances sont cependant faites, ainsi de 9 heures à midi en trois heures d'horloge, Lemaitre couvre le mille arrêté en 1 minute 36 secondes et le kilomètre lancé en 57 secondes, ce qui bat tous les records pour pétrolier et ne baisse pavillon que devant les voitures électriques. De même, Giraud a fait 1 m. 45 s.1/5 et 1 m. 3 s. 1/5. Ce qui est encore un record en dehors des électriques.

Au fait, il n'y en avait pas de voitures électriques. Cela manquait, cela nous aurait peut-être électrisé. Car cette première de l'automobilodrome avait besoin et de soleil, et de vie et de gaieté.

Les touristes arrivent en général en plein emballage. Les conducteurs baissent la tête, allongent le dos comme pour fendre un vent imaginaire, soulager la voiture et battre sur le poteau un concurrent qui n'est point. Ils prennent l'allure de buveurs d'air. Que leurs voitures n'en font-elles autant ! Ces voitures sont en général fort jolies, beaucoup plus jolies, avec un œil sans comparaison, que celle des coureurs de vitesse. Mais l'arrivée de ceux-ci est tout de même autrement intéressante.

Sur la promenade des Anglais derrière les balustrades gardées par une police absolument féroce, beaucoup de monde, et des brouhahas continuels. On tend le cou vers la route du Var toute blanche de tourbillons de poussière. On sait que Lemaître et sa voiture de 20 chevaux ont pris l'avance, mais que sont devenus les autres ? Marcellin le favori des motocyclistes, l'homme peut-être le plus adroit sur la route est précisément le seul qui soit tombé. Pas le seul à vrai dire, car Osmont, Tart, Jouan, Rigal, Roubert, Ducom et bien d'autres ont payé leur tribut à la route. Mais Marcellin est le seul qui soit très gravement touché. Un vague sentiment d'épouvante circule dans la foule houleuse, et l'on regarde avec effroi la route terrible.

Soudain un cri, une bousculade, des chaises qui s'effondrent parmi les spectateurs, et au milieu du vide dans un rayon de soleil et en coup de vent passe Lemaitre à soixante à l'heure. C'est une voiture basse, fine, jaune et blanche de poussière et d'huile de laquelle



(Cliché V. G. A.) M. GIRAUD,
Second de la course du mille.

émergent deux hommes blancs, presque informes, méconnaissables. Cela se passe dans un nuage au milieu des vivats et c'est tout ! La voiture s'arrête un peu plus loin : un petit homme à l'air jovial, aux gestes joyeux en descend, c'est Lemaitre. La voiture a l'air fine et plus légère, plus frêle, presque robuste. On se demande avec étonnement comment un déploiement de forces peut en sortir, comme on regarde avec étonnement un corps d'athlète.

Nouveaux cris, nouvelles poussées. Nouvelle trompe de poussière qui dévale dans une pétarade d'explosions. A la sécheresse métallique de celle-ci on reconnait un motocycle. Et c'est en effet Teste qui débouche en étrange appareil, coiffé d'une espèce de chapeau de feutre, bonnet qui lui donne l'air d'une vieille femme. Il a l'air las et comme un peu ahuri. Les yeux sont fatigués, la figure seule conserve un vague sourire de béatitude.

Les arrivées se succèdent désormais : voici un autre tricycliste, le vicomte Gaëtan de Méaulne, puis l'un des favoris Girardot, puis le comte Bozon de Périgord ramenant dans sa voiture Giraud resté en panne.

Puis voici la nuit qui arrive elle aussi, et sur toute la route où tout, le jour bouillonnèrent tant d'activités physiques et mentales, jette son manteau sombre de repos et d'oubli.

Georges Prade

UN DÉPART DANS LA COURSE DU MILLE.

(Cliché V. G. A.)
DANS LA MONTAGNE : A TRAVERS UN VILLAGE, RETARDATAIRES.

Les Premières Équipes de Tandems

A propos du Critérium des Tandems du Parc des Princes

La grande épreuve de tandems qui se dispute demain et lundi au vélodrome du Parc des Princes a été instituée l'an dernier par notre camarade Victor Breyer, alors directeur du vélodrome de la Seine. L'idée de Breyer en organisant une grande épreuve de machines doubles était de rehausser l'intérêt de ce genre de course qui devenait de plus en plus rare à Paris, en y faisant participer les premières équipes européennes. Le premier « Critérium » réunit une superbe finale, inoubliable pour ceux qui ont eu la bonne fortune d'y assister. Voyant le succès de cette première épreuve auprès du public, Henri Desgranges, le directeur actuel du vélodrome d'Auteuil n'hésita pas à en organiser une seconde qui se jouera demain et après-demain. On peut donc considérer maintenant cette course annuelle de tandems comme une épreuve classique et le nom de Critérium qu'on lui a donné un peu à la légère ne pouvait être mieux choisi, à notre avis.

Et puisque aujourd'hui nous parlons du tandem, il m'a paru intéressant pour les lecteurs de *la Vie au Grand Air* de réunir à leur intention la collection complète des grandes équipes qui ont successivement défilé sur nos pistes depuis 1893, année où parut le premier tandem, celui de Vigneaux-Masi.

Pendant toute une saison, ces derniers nous émerveillèrent avec leur instrument à deux places qu'ils baladèrent un peu partout, sur la piste et sur la route, indifféremment. Sur piste, ils entraînèrent à différentes reprises dans les grandes courses de fond et permirent à Jules Dubois de s'approprier le record des six heures à Buffalo. Nous étions tous émerveillés à ce moment-là de la facilité d'allure et de la régularité du train obtenues par le tandem. Il n'en fallait pas davantage pour lancer cette machine qui, l'année suivante, devait complètement changer le mode d'entraînement dans les courses de fond. Vigneaux et Masi firent équipe pendant deux saisons. Ils se séparèrent ensuite pour rentrer tous deux dans le commerce cycliste. Vigneaux taquine aujourd'hui le motocycle ; il a établi dernièrement le record de l'heure pour ce genre de machines couvrant 58 kil. 613 m. Quant à son ancien équipier Masi, il est « Russe » depuis deux ans. Il a lancé, en effet, dans le pays des tzars une grande affaire de cycles et d'automobiles qui, paraît-il, prospère de jour en jour.

Ce n'est qu'à la fin de 1893 que différentes maisons se décidèrent à lancer le tandem et aussitôt une nuée d'équipes se formèrent, un peu il est vrai à la « six quatre deux ». Des courses furent organisées sur presque tous les vélodromes et plus un dimanche ne se passât sans qu'il y ait une ou deux courses ouvertes à la machine double.

La saison 1894 vit l'éclosion de deux grandes équipes fraternelles ; à Paris, les frères Farman ; à Bordeaux, les frères Loste.

La première composée de Henri Farman, ancien champion de France (bicyclettes) et de son jeune frère Maurice, alors très redoutable comme sprinter, ne tarda pas à s'imposer comme la meilleure équipe. Et de fait, durant tout le temps qu'ils montèrent ensemble, aussi bien en hiver qu'en plein été, les Farman ne connurent jamais la défaite. Les Farman avaient la réputation de « casse-cou » et jamais les virages d'un vélodrome n'ont été abordés depuis avec tant de hardiesse par aucune autre équipe. L'équipe Farman se disloqua en 1896 après une chute terrible qu'elle fit à Ostende. Les deux frères jugèrent plus prudent d'abandonner la piste. Henri continua sa peinture aux Beaux-Arts et Maurice devint « boursier », métier qu'il lâcha bientôt, il est vrai. Aujourd'hui il s'occupe d'automobile.

Quant aux frères Loste, ils se contentèrent de leurs victoires sur toutes les équipes du Sud-Ouest. A chacune de leur apparition à Paris, ils furent battus mais très honorablement, il est juste de le dire. Leur plus beau titre de gloire, fut d'avoir battu le grand Zimmermann, le roi incontesté des champions. Quoique très peu sportive, cette rencontre eût un retentissement considérable et valût à ses vainqueurs une réputation insensée. L'équipe bordelaise est dissoute depuis 1895, époque à laquelle le plus jeune équipier Ernest fut incorporé dans les zouaves. Aujourd'hui libéré, Ernest est dans le commerce cycliste ainsi, du reste, que son aîné Henri.

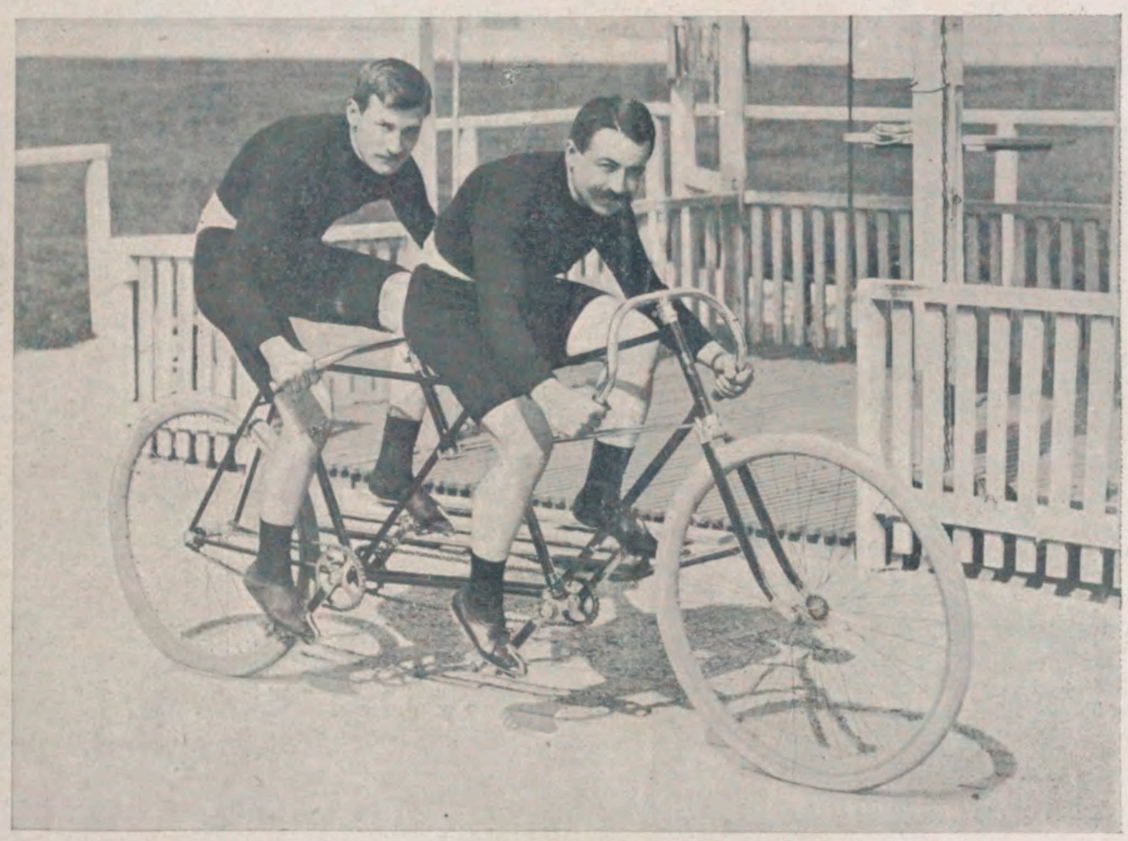
En 1896, nous voyons encore quelques bonnes équipes s'exhiber à droite et à gauche. La reine de l'année fut incontestablement l'équipe formée à Vienne par le champion belge Huet et l'Autrichien Buchner. Durant toute la saison, ils ne montrèrent jamais le moindre déclin de forme et après maintes victoires en Allemagne, en Italie et en Suisse, ils arrivèrent à Paris précédés d'une légitime réputation. La direction de la Seine les opposa à Edwards-Barden — équipe qu'on avait surnommée la « tête et les jambes » — et à Jacquelin. — Morin, qu'ils battirent dans deux manches sur les trois que comportait le match. Après cette victoire sensationnelle, Huet et Buchner se séparèrent, le premier s'établissant dentiste à Bruxelles et le second retournant dans son pays où il court toujours.

Une équipe qui mérite également une mention toute particulière, c'est celle qu'avaient formée, en arrière-saison, les deux champions anglais Edwards et Green, deux rois de la tactique, le premier surtout. Après une campagne remarquable en Italie, l'équipe britannique vint à Paris. Sa première apparition fut marquée par une victoire sur toutes les équipes parisiennes, mais la seconde fut une défaite complète de la part de Jacquelin et Gougoltz qui montaient ensemble pour la première fois.

A la fin de l'année, Green partit en Australie, où il resta pas mal de temps. Quant à son coéquipier Edwards, il a pour ainsi dire renoncé à la piste et ne paraît plus que très rarement sur le ciment.

La saison 1897 et même celle de 1898 furent pour une équipe qui s'était déjà signalée à la fin de 1896 par quelques succès, j'ai nommé les Italiens Pasini et Tommaselli, une suite extraordinaire de victoires. Et seuls, à mon avis, les deux Italiens ont le droit de revendiquer le titre de « *Rois du tandem* ».

En 1897, en effet, ils furent toujours victorieux



(Cliché Chiesi.)

LA PREMIÈRE ÉQUIPE MASI ET VIGNEAUX.

Vainqueurs de Zimmerman. — LES FRÈRES LOSTE, 1894-1895.

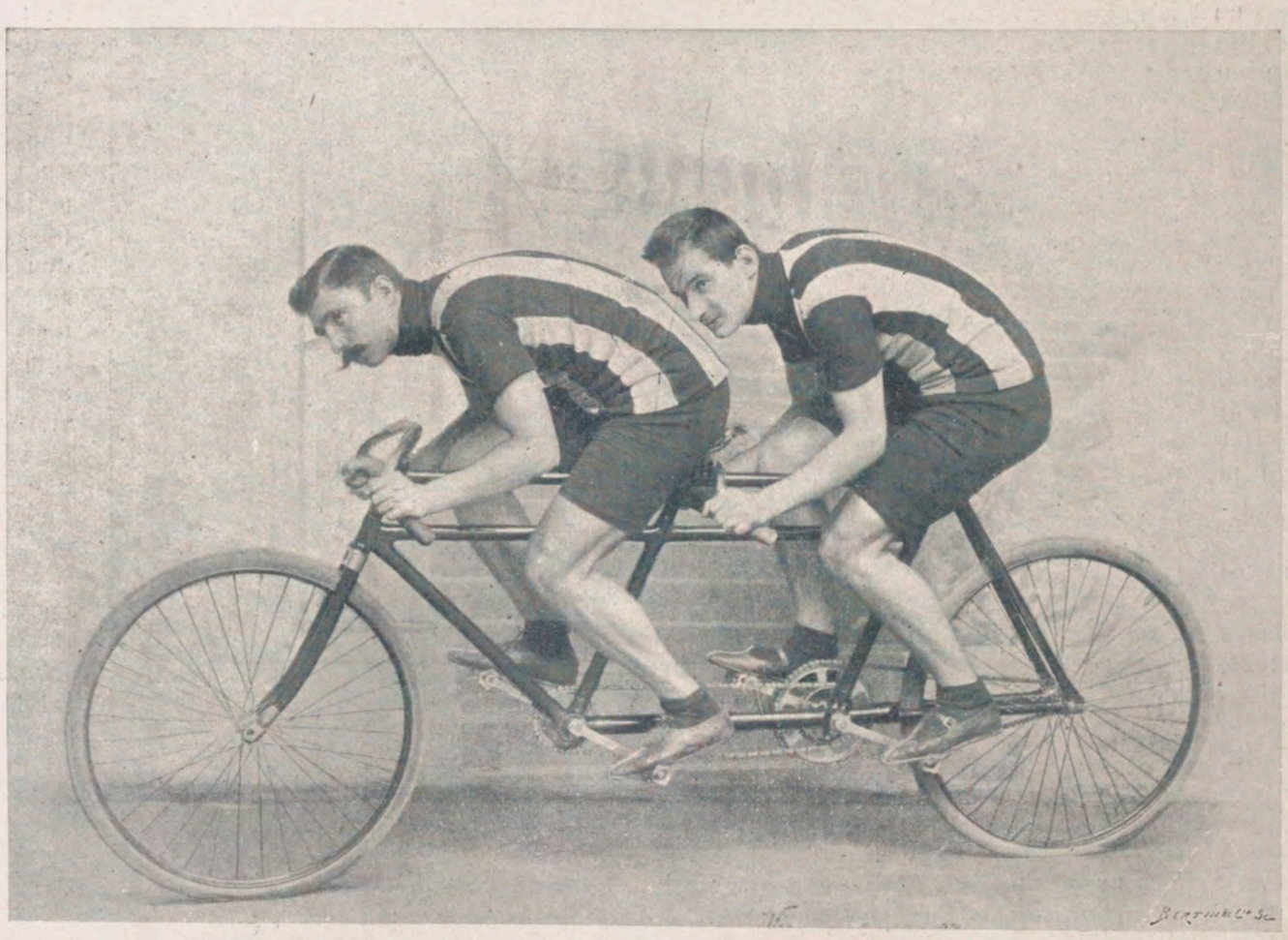
Deux moteurs. — HUET ET BUCHNER, 1896.

(Cliché Barenne.)
L'Équipe Vierge. — LES FRÈRES FARMAN (1894-1895).

(Cliché Barenne.)
Deux Roublards. — GREEN ET EDWARDS (1896).

et cela dans une quarantaine de courses. Jamais équipe n'a donné comme celle-là, l'impression de la vitesse. Il faut avoir vu les courses de tandems en Italie, pour se rendre compte que l'équipe qui se les adjuge toutes est incontestablement la meilleure qui existe.

Et ce qu'il y avait de remarquable dans Pasini et Tommaselli, c'est qu'ils marchaient avec une toute petite multiplication (7m,50 de développement au maximum), qu'ils ne s'entraînaient jamais ensemble et que bien souvent — détail ignoré du public — ils ne se voyaient que le jour des courses. C'est que chez ces gaillards qui s'accordaient si bien à tandem, le caractère de l'un ne s'accordait pas du tout avec celui de l'autre. Pasini et Tommaselli faisaient mauvais ménage. Il leur est même arrivé quelquefois dans les courses de bicyclettes, de se fâcher et de marcher l'un contre l'autre avec une fureur insensée. A part cela, deux bons garçons dont nous avons gardé un excellent souvenir. J'ai même eu l'occasion de voyager pendant le fameux circuit hivernal, c'est-à-dire pendant trois mois, avec l'un des deux : Tommaselli et, je puis le dire, je n'ai jamais eu meilleur camarade ni trouvé plus joyeux compagnon.



(Cliché Huber, Vienne.)
Les Rois du Tandem. — PASINI ET TOMMASELLI (1897-1898).

Aujourd'hui, et c'est ce qui devait fatalement arriver, Pasini et Tommaselli sont séparés. Leur dernière époque glorieuse a été celle qu'ils ont passée l'an dernier en France et en Allemagne, remportant encore, à une ou deux exceptions près, toutes les courses qu'ils ont disputées. Et précisément, une de leurs rares défaites a été le Critérium des tandems dont j'ai parlé en tête de cet article et qui ainsi que je l'ai dit, avait réuni une finale absolument remarquable. Qu'on en juge : Se trouvaient au poteau, après l'élimination des séries : Pasini-Tommaselli, Jacquelin-Morin, Bourillon-Tony Reboul et Parmac-Cornet, en un mot quatre équipes hors classe.

Les favoris étaient cependant Pasini et Tommaselli dont c'était la première incursion sur une piste parisienne, et qui, bien entendu, arrivaient avec une réputation insensée. Malheureusement, par une négligence incompréhensible, les deux Italiens avaient oublié leur tandem habituel à la frontière ; ils étaient donc forcés d'en emprunter un à Paris. Ils tombèrent justement sur celui de Fossier-Collomb qui avait plus de dix mètres de développement. Ce qui fit que, n'étant pas habitués à une multiplication pareille, ils succombèrent à la dernirèe attaque de Jacquelin-Morin qu'ils avaient emmenés durant tout le dernier kilomètre.

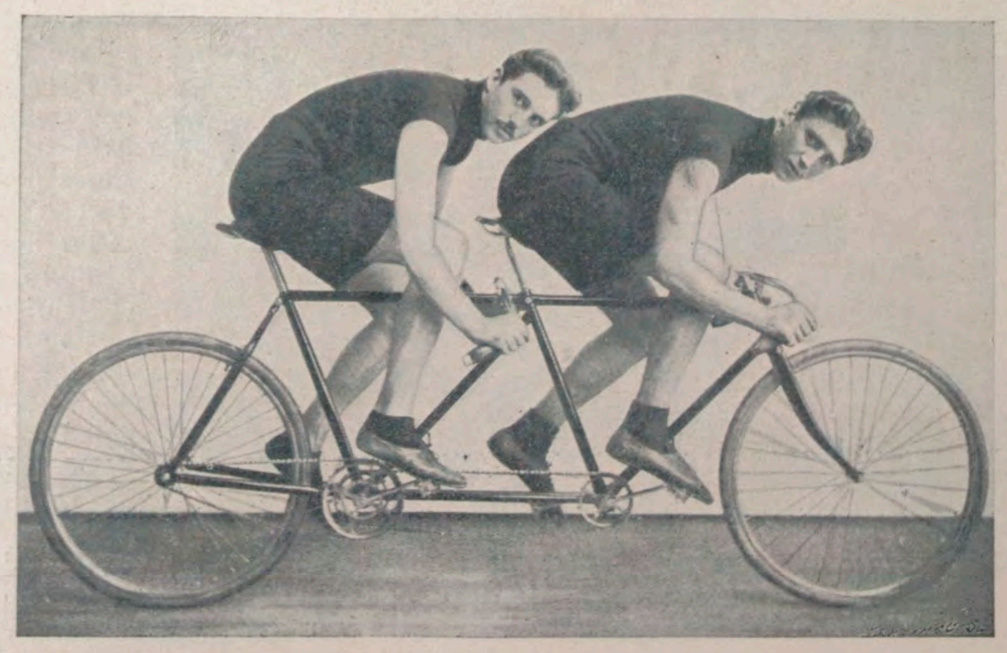
Les Italiens avaient été battus mais de quelle façon. J'en vibre encore et je souhaite à tous ceux qui assisteront au Critérium de demain, de voir une course semblable à celle de 1898.

Je ne voudrais pas terminer cet article sans dire deux mots d'une équipe qui, si elle ne fut jamais la première, a tout au moins derrière elle un bagage sportif très respectable. Il s'agit de Gougoltz et de Lamberjack — les démons rouges — qui se sont fait une réputation énorme en Amérique, l'an dernier. Durant leur séjour au pays des dollars, les démons rouges n'ont pas été battus une seule fois, bien qu'ils aient eu affaire quelquefois à des équipes formées par les meilleurs sprinters américains.

Gougoltz et Lamberjack, sont des hommes remarquables pour le tandem. Le premier n'a-t-il pas remporté avec Jacquelin maintes courses ouvertes et le second n'a-t-il pas été un des premiers à piloter la machine à deux places. . avec votre serviteur? Il y a déjà longtemps!

ROBERT COQUELLE.

L'Équipe Marseillaise. — CORNET ET PARMAC.



Les Démons Rouges. — LAMBERJACK ET GOUGOLTZ (1898).

Le Concours Hippique de Paris

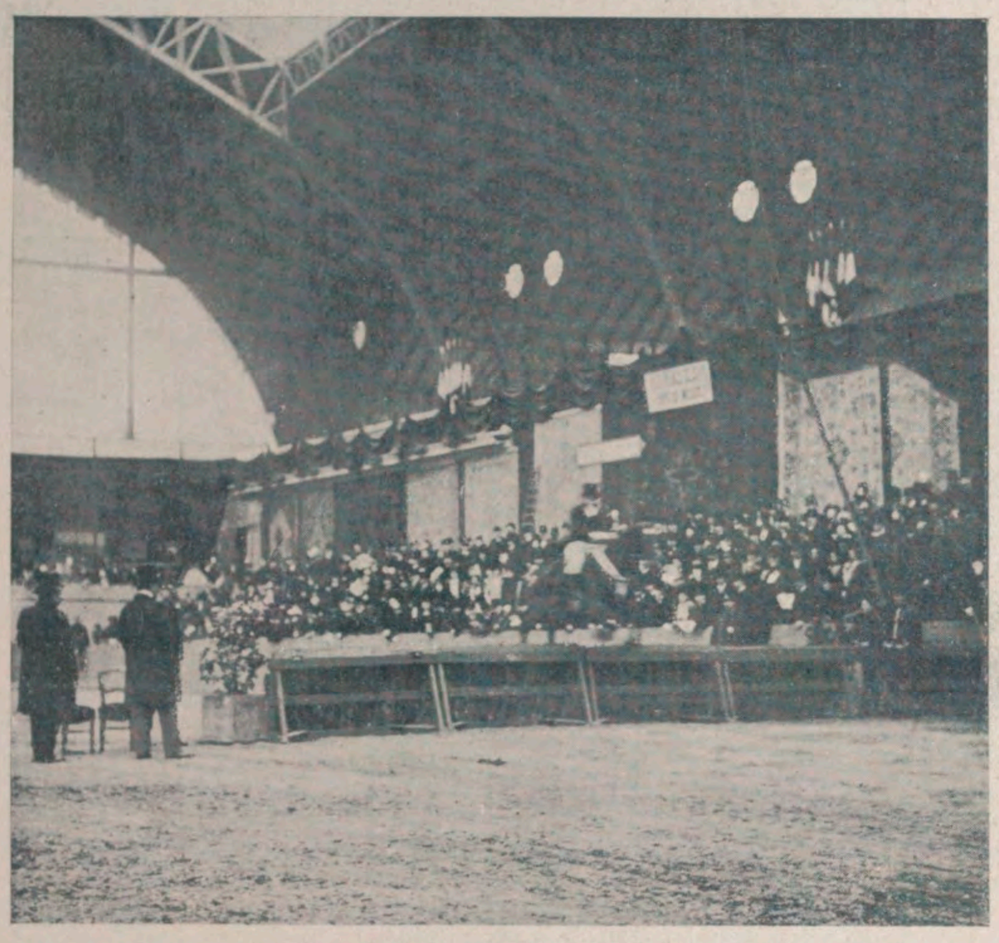
Depuis huit jours l'hippique bat son plein ; et il semblerait que le Printemps — qui fut en cet an de grâce 1899 si long à se vouloir montrer — ait réservé ses faveurs à la Société française hippique ; son concours central, le plus important, aussi bien pour le nombre des chevaux qui y sont présentés, que par le chiffre des allocations, a en effet fait ses débuts, en même temps que les beaux jours.

Samedi dernier c'était la première journée ; elle fut consacrée au classement des chevaux et à leur installation dans les écuries, opération peu attrayante pour l'élégant Tout-Paris qui fréquente assidûment les réunions journalières ; cependant le public n'a pas manqué, c'est que c'était aussi le vernissage du salon hippique, dont l'organisation depuis 1893 est confiée au Comité de la Société des artistes peintres et sculpteurs de chevaux. D'année en année, ce petit salon si spécial cependant, prend une importance plus grande, il est maintenant lancé, et a donné des résultats auxquels ne s'attendaient certes pas ses fondateurs ; il a ses maîtres : Gerôme, Aimé Morod, Herman-Léon, Goubie, Tavernier, de Condamy, Crafty etc ; et c'est là que les amateurs de sport viennent chercher les tableaux, sculptures, et objets d'art sportifs ou cynégétiques qu'il est souvent difficile de découvrir dans les deux salons annuels des Beaux-Arts ou des Artistes français.

Samedi dernier, tous les chevaux engagés pour les prix de classes ont été présentés montés devant la commission d'admission ; comme toujours, ce sont les grands marchands de chevaux de Paris qui tiennent la tête, les éleveurs préfèrent vendre leurs produits avant les courses ; voici l'écurie Roy, qui tient toujours la tête aussi bien pour la qualité que pour la quantité, et qui a la bonne fortune d'avoir deux dresseurs hors ligne, MM. Paul et Gaston Roy ; l'écurie Vanderheyden, l'écurie Chaniot, puis les écoles de dressage de Sées, d'Autun, de Lesparre, de Caen, etc., des amateurs, le comte de Robien, le baron de Cugnac, le marquis de Blangy, le comte de Grammont, M. Grardel, le baron de Ladoucette, etc., puis quelques éleveurs, MM. Guidon, Basille, Lallouette, Brion, etc.

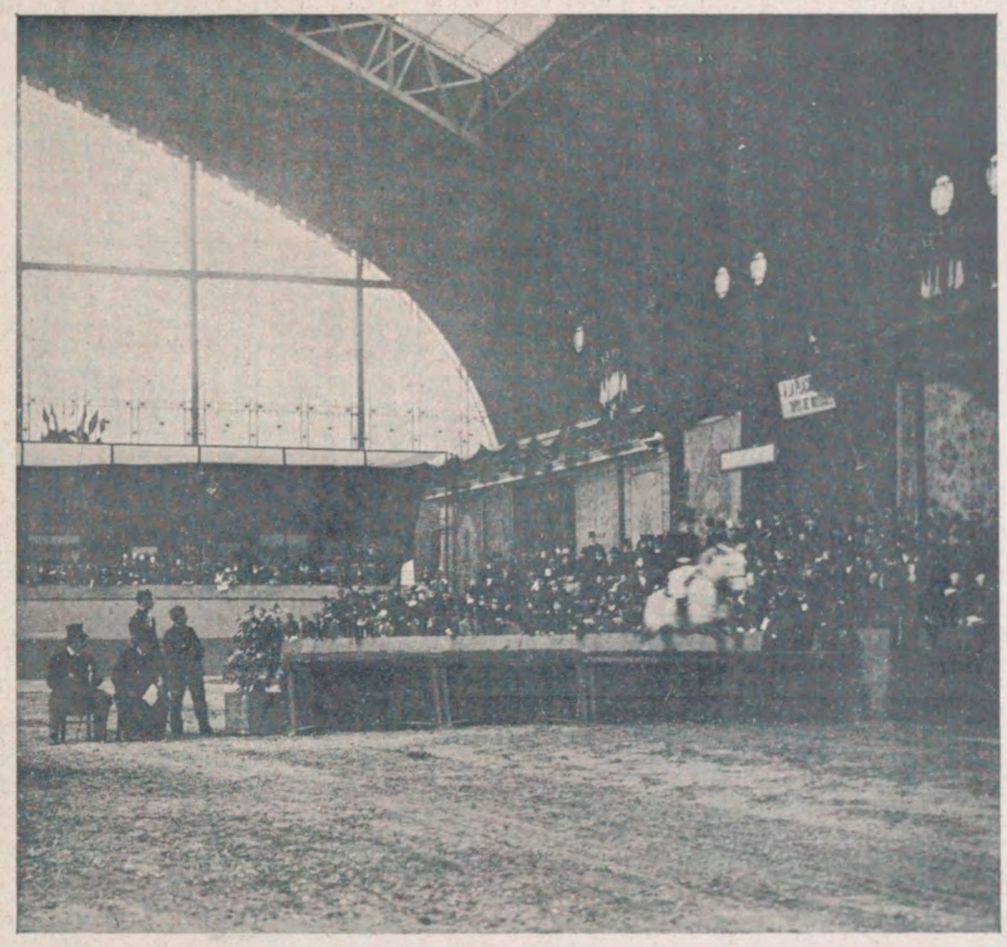
Dimanche s'est disputé le Prix d'Essai, réservé aux chevaux n'ayant encore remporté aucun prix, la plupart étaient montés par des cavaliers n'ayant, eux non plus, jamais connu les douceurs d'un modeste flot de rubans ; c'est dire qu'il y a eu beaucoup de fautes, et que cette première épreuve d'obstacle a un peu manqué d'intérêt.

Paul Mégnin.



(Cliché V. G. A.)

PRIX D'ESSAI.
Very select, à M. Simeon.



(Cliché V. G. A.)

PRIX D'ESSAI.
Darling, au comte Olivier de Rodellec.

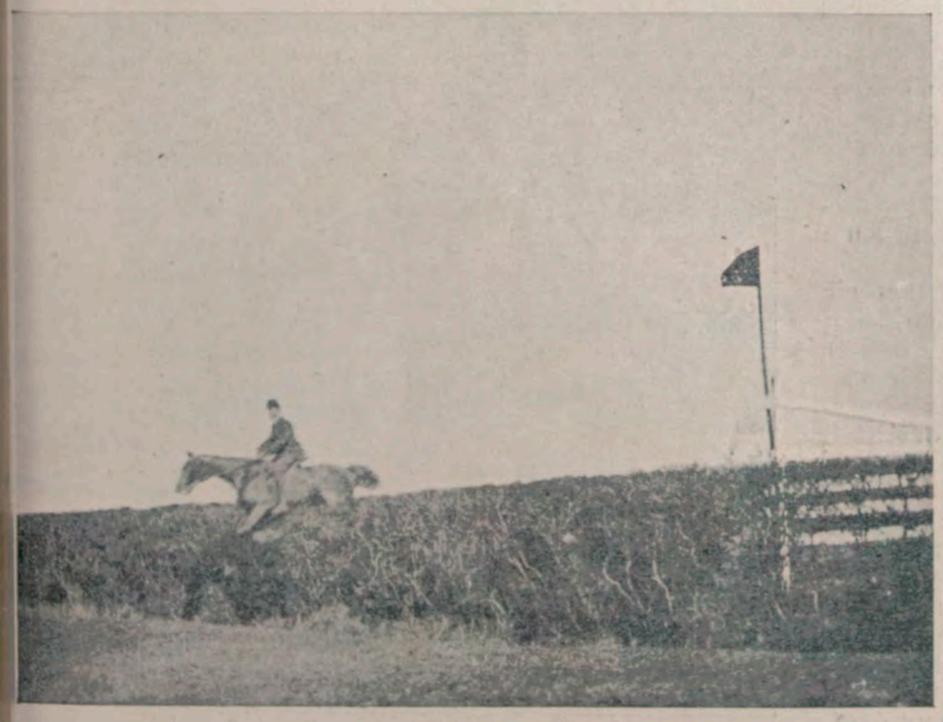
Au Grand National de Liverpool

Le *grand steeple-chase de Liverpool* a été couru le 14 mars à Aintrée, dans le voisinage immédiat de la capitale du Lancashire. L'hippodrome d'Aintrée, un des principaux de la province en Angleterre, se trouve sur la lisière des plaines d'Alcar, faisant partie du domaine de Sefton, où se court la Waterloo-Cup dont la *Vie au Grand Air* a parlé le mois passé.

Le *Grand national* est de 7,200 mètres avec une allocation de 62,500 francs. Le gagnant, cette année, a été *Manifesto*, portant 79 kil. 1/2, monté par Williamson ; le même cheval — qui est un hongre — avait enlevé la course en 1897, alors qu'il était la propriété de M. Bottomley. Le champ s'est composé de dix-neuf concurrents parmi lesquels *Pistache*, une jument française montée par son propriétaire le comte de Geloës.

Le comte de Geloës, qui est un de meilleurs gentlemen riders, a tenu à monter sa bête dans ce Grand National d'Aintrée qui constitue bien le parcours le plus difficile qui existe. Il avait pris toutes les précautions usuelles ; la veille, il avait fait franchir à sa bête la fameuse haie avec contre-bas, précédant la grande rivière et sur laquelle ont culbuté tant de concurrents. Le lendemain, *Pistache* galopait admirablement dans le peloton en tête, arrivait à la haie qu'elle avait si bien franchie la veille. Evidemment, son cavalier épuisé par une course de près de cinq kilomètres déjà ne put la soutenir suffisamment et elle culbutait. On peut présumer, avec toute logique, que sans cette chute, la jument française eût gagné, emportant en France pour la première fois, ce trophée du Grand National, envié par tous nos propriétaires de steeple-chases. *Pistache* ne devait porter que 63 kilos ; mais avec la monte de son propriétaire qui n'a pu faire le poids, elle a dû supporter une surcharge de 5 kil. Elle a donc couru, et très bien, avec 68 kil. Sa défaite est accidentelle et sa course des plus honorables.

Alfred de Sauvenière.



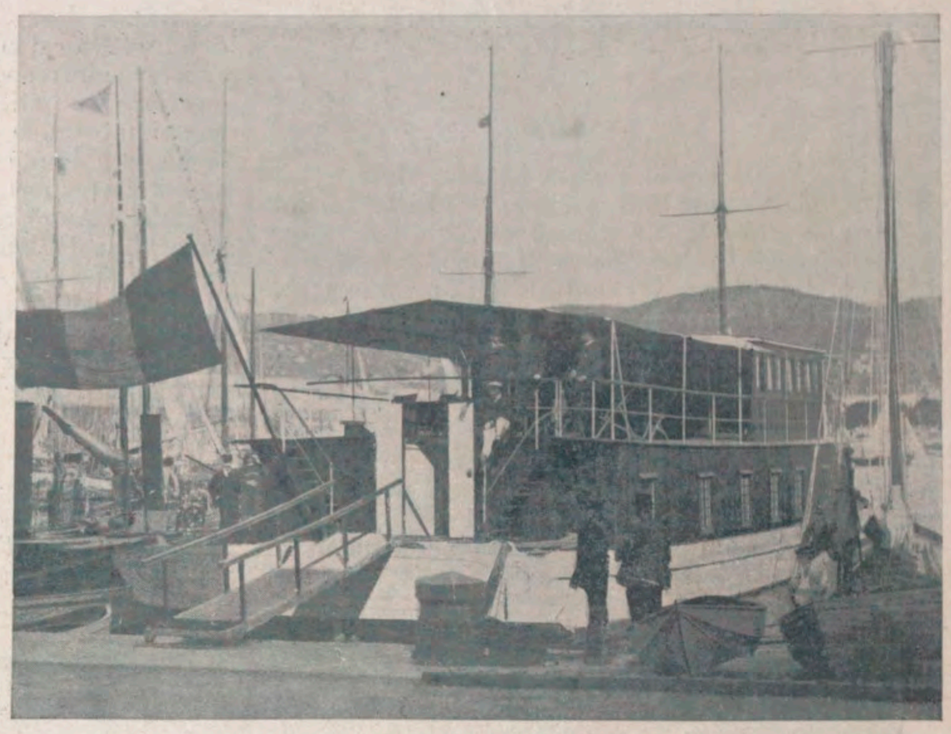
(Cliché T. Bell, Liverpool.) *Pistache*, montée par le comte de Geloës, son propriétaire, sautant la haie où elle est tombée le lendemain.

(Cliché T. Bell, Liverpool.) En 1898. — Le comte Molyneux, en essayant de faire sauter à son cheval cette même haie, fit une chute terrible dont il mourut peu après.

La Quinzaine Nautique de Cannes

C'est ainsi que l'on désigne maintenant la grande réunion internationale organisée, chaque année, par l'*Union des Yachtsmen de Cannes* de concert avec la *Société des Régates Cannoises*. Mais avant de parler du présent, jetons un coup d'œil sur le passé — cela permettra au lecteur de se rendre compte des progrès accomplis par le Yachting, au pays du soleil, depuis une trentaine d'années.

Car il nous faut remonter à 1868, époque de la fondation du *Cercle Nautique de la Méditerranée*, pour retrouver la trace des premières régates — à peu près dignes de ce nom — qui furent données à Cannes ; elles étaient simplement « patronnées » par le Cercle Nautique, lequel en confiait l'organisation et la direction à quelques amateurs de la ville, propriétaires de yachts, qui se réunirent en 1888 pour former une nouvelle société à laquelle ils donnèrent le titre de *Club de la Voile de Cannes*. Mais l'heure n'était pas venue encore où pouvait vivre et prospérer une société permanente — comme il en existe tant aujourd'hui — et le Club de la Voile disparut en 1888 pour faire place à un *Comité de Régates internationales*, dont le rôle se bornait à organiser tous les ans une ou deux journées de courses.



(Cliché V. G. A.) CANNES. — L'ARCHE DE NOÉ.

(Cliché V. G. A.) LES RÉGATES DE CANNES. — ARRIVÉE D'UNE 3e SÉRIE.

C'est seulement en 1891 que l'on vit se créer la première société permanente, à peu près exclusivement composée de yachtsmen, ayant pour but de donner aux régates une organisation régulière ; elle s'intitula et s'intitule encore : *Société Nautique de Cannes*. L'élan était donné et l'on vit paraître successivement le « Syndicat » devenu l'*Union des Yachtsmen de Cannes* et, l'année suivante, la *Société des Régates Cannoises*.

L'Union fut fondée en 1892 sous la présidence d'honneur du duc de Caserta et la présidence effective du marquis de Rochechouart, toujours sur la brèche et auquel on doit la belle organisation actuelle des régates internationales de Cannes. Dès la première année de son existence, cette société donna deux journées de courses à la voile, et, au début de l'année suivante, 30 yachts jaugeant ensemble 3.433 tonneaux battaient son guidon bleu à la palme et aux deux fleurs de lys d'or.

Depuis, l'*Union des Yachtsmen de Cannes* n'a fait que progresser. En 1893, elle donnait cinq journées de régates internationales et tout le monde se souvient encore de la superbe revue navale passée, à cette occasion, par l'amiral baron Lagé, président de l'*Union des Yachts Français*, qui avait arboré son pavillon étoilé sur le croiseur le *Faucon* mis à sa disposition par le Ministre de la Marine. 455 yachts, dont 28 à vapeur et 27 à voiles, prirent part à cette manifestation grandiose, et parmi eux : *Metcha* au grand duc Pierre de Russie, *Aranella* au grand duc de Mecklembourg, *Foros* à M. Kousnetzoff, *Maid-of-Honour* à M. Ogden Goëlet, *Sereda* à M. Gordon Bennett, et bon nombre d'autres yachts étrangers.

En 1894, il fallut une semaine entière pour épuiser le programme des régates, auxquelles prit part le prince de Galles, dont le yacht *Britannia* gagna,

(Cliché V. G. A.) *Satanita*, A SIR FITZ GERALD.

(Cliché V. G. A.) *Laura*, A M. E. HORE.

Siris, AU COLONEL A. PAGET.

entre autres prix, la coupe Goëlet-Bennett que l'on courait pour la première fois. Et les années suivantes le succès de cette réunion nautique alla toujours grandissant, au point que, la semaine ne suffisant plus, il fallut, en 1898, consacrer aux régates une quinzaine complète. C'est au cours de cette réunion que fut disputée la *Coupe de France*, emportée en Angleterre par le yacht *Gloria* et que le comte Boni de Castellane va tenter de reconquérir cet été avec un nouveau 20 tonneaux actuellement sur chantier.

Cette année la quinzaine nautique de Cannes s'est ouverte le 26 février par des courses de séries et s'est terminée le 11 mars par une course-croisière de Cannes à Monaco. 40 yachts ont pris part à ces régates, parmi lesquels le grand et superbe yacht anglais *Satanita*, à sir Fitz-Gerald, qui n'avait malheureusement pas de concurrent dans sa classe, ou figuraient ces années dernières : *Britannia* à S. A. R. le prince de Galles, *Bona* à S. A. R. le duc des Abruzzes, *Ailsa* à M. Barclay-Walker.

Mildred à lord Wolverton et *Laura* à M. E. Hore, anglais tous deux, se sont partagés les prix de la série des 20 tonneaux, dans laquelle les yachts français faisaient totalement défaut.

Les lauréats de la série des 5 à 10 tonneaux sont: *Ruahine* à M. Sparks, *Emerald* à M. Jefferson, *Svalen* au comte de Moltke, *Heartsease* au prince Coloredo Mansfield.

C'est *Nella*, à S. A. R. le duc des Abruzzes, qui a eu les honneurs de la réunion dans la série de 3 à 5 tonneaux; admirablement mené par son propriétaire, yachtsman émérite, *Nella* a remporté quatre premiers prix, parmi lesquels le Prix du Tennessee, dans lequel il a battu des yachts d'un tonnage supérieur, le prix du comte Hermann de Pourtalès et le prix du comte de Suzannet. A citer dans la même série : *Fern*, au capitaine Cosci, et *Honeymoon*, à M. E. Hore, qui a gagné la Coupe du Tsaréwitch. Détail amusant : cette Coupe, offerte par le Tsaréwitch à l'Union des Yachtsmen de Cannes, ne peut être courue que par des yachts de 3 à 20 tonneaux, construits en France, sur les plans d'un architecte français, et battant le guidon de l'Union des Yachts Français ou de l'Union des Yachtsmen de Cannes; or, *Honeymoon* remplit toutes les conditions imposées par le donateur de la Coupe... mais il est anglais! En effet, ce yacht construit par Lein au Perreux, sur les plans de M. Chevreux et pour le compte du baron Edouard de Rothschild, appartient aujourd'hui à M. E. Hore.

Dans les petites séries, les concurrents étaient beaucoup plus nombreux. Parmi ceux qui se sont plus particulièrement distingués nous citerons : *Tamésis* au marquis Cattaneo Adorno, *Siris* au colonel Paget, *Rosetta* au comte Foa di Bruno, *Sagitta* à MM. P. de La Chapelle et comte de Boussy de Sales, dans la classe de 2 à 3 tonneaux.

Mimosa, à M. Swire, arrive en tête de la série de 1 à 2 tonneaux, avec trois premiers et un second prix; puis viennent *Lérina* au comte Hermann de Pourtalès, *Endrick* à M. Orr Ewing, *Iseult* à M. Pictet de Rochemont.

Enfin dans la petite série — dite des « papillons » — n'excédant pas un tonneau, *Baba-Haroudj* à M. Hanin. *Scotia* à M. H. Collins, *Linton* à M. Branbilla, ont remporté chacun deux premiers prix; *Gianduja* au comte de Sambuy et *Nandana* à M. Evaristo Testa, un premier prix.

Comme les années précédentes, les régates internationales de 1899 ont obtenu un succès complet et pendant toute leur durée le pont-terrasse de l'*Arche de Noé* — le house-boat de l'Union des Yachtsmen — était le rendez-vous du monde élégant qui se trouvait à ce moment réuni à Cannes. Mais l'on nous promet mieux encore pour l'année prochaine et nous apprenons que, dans une réunion tenue à Monaco, le 18 mars, sous la présidence du vice-amiral Duperré, président de l'Union des Yachts Français, il a été décidé que les régates internationales de Cannes en 1900 commenceraient le 3 et finiraient le 22 mars. Vingt jours de courses!

En 1901, elles dureront un mois, et l'on ne dira plus la quinzaine, mais la « saison » nautique de Cannes.

HENRI PHILIPPE.

(Cliché V. G. A.) *Baba-Haroudy*, A M. HANIN.

La Réouverture du Parc des Princes

La saison vélocipédique est ouverte : voilà l'événement du jour, venu sans secousse, à son heure, comme un événement opportuniste ; mais qui, comme tout événement qui se respecte, comporte un enseignement.

La vélocipédie est morte? Ceux qui prononcent ce blasphème ne sont pas allés le 26, premier dimanche du printemps, au vélodrome du Parc des Princes, pour la première réunion cycliste de l'année.

Ils auraient vu 6 à 7.000 spectateurs, attirés par un programme d'essai, un programme de rien du tout, une sorte de répétition en costume de ville et sans décors. Je veux dire avec des coureurs à peine sortis de la léthargie hivernale, et sachant juste assez « repédaler » pour ne pas endommager les bandères et fouler le gazon des pelouses.

Ils auraient vu des courses passionnantes, ma foi :

Grogna a été le roi du jour, un roi à lunettes, sans autre spectre que son guidon; un roi éphémère comme tous les rois.

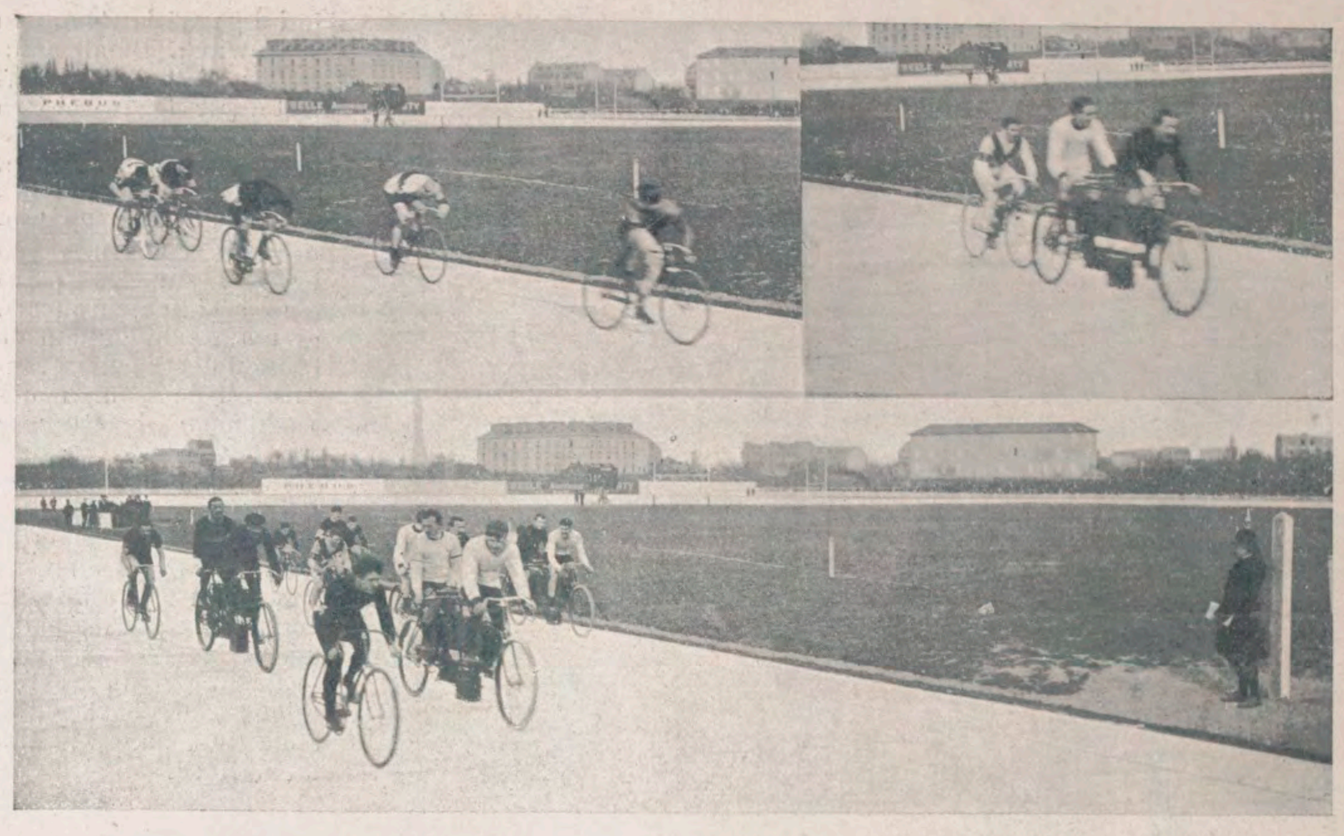
Je n'oublierai pas le handicap cycliste, que le même belge Grogna a enlevé à un tas de coureurs qui, pour être partis avant lui, sont arrivés après.

Et la course de 20 kilomètres avec entraîneurs, gagnée par Digeon ?

Et la course de motocycles ?

Cette course seule valait l'argent. De ma vie je n'oublierai Baras, Rigal et Vasseur, les triomphateurs de cette épreuve.

Paul Puy.



(Clichés Beau.)

GROGNA GAGNE LA COURSE SCRATCH, DEVANT BOUROTTE ET J.-B. LOUVET. — DIGEON GAGNE TOUT SEUL LA COURSE DE 20 KILOMÈTRES (AVEC ENTRAINEURS). — LE DÉPART DE LA COURSE DE 20 KILOMÈTRES.

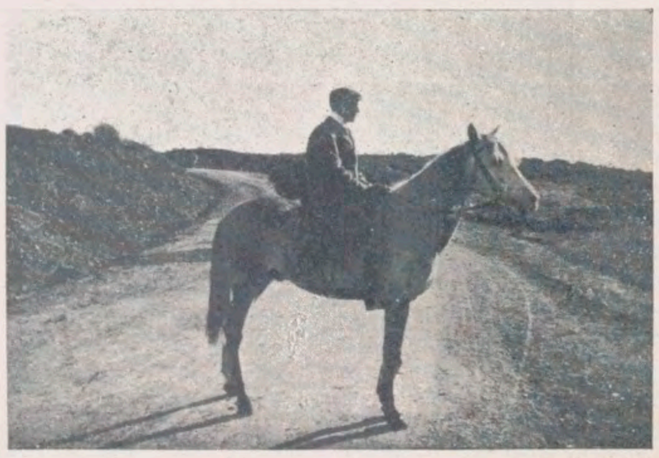
Trois Mois de Tournée Cycliste

SOUVENIRS DU CIRCUIT HIVERNAL (1)

V

CONSTANTINE ET TUNIS

Notre séjour à Constantine ne fut donc pas plus ennuyeux pour nous que ne l'avaient été ceux des villes précédentes, ce qui est tout dire !



APRÈS LA BICYCLETTE, LA NOBLE BÊTE.
Où l'on voit que tous les sports étaient pratiqués dans le Circuit.

J'ai dit que nous fîmes maintes excursions à pied, à bicyclette, en voiture, voire même *à cheval* ce qui a pu vous étonner car — chacun le sait — les cyclistes sont en général les ennemis déclarés des nobles bêtes. Ce n'était pourtant pas notre cas, ainsi que vous le prouvera la photographie du fin cavalier (?) ci-contre, lequel n'est autre que votre serviteur.

Dans toutes les villes où pouvaient se trouver des chevaux de selle passables, nous en profitions. Une aventure désagréable en était même résultée pour Banker à Alger ; la noble bête qu'il avait louée ayant été atteinte, sans cause apparente, d'une boiterie au cours de la promenade, le loueur ne réclama-t-il pas 120 francs d'indemnité au pauvre Américain ? Il y eut naturellement discussion, dispute et menaces de poursuites en justice qui ne se réalisèrent pas, en sorte que Banker en fut quitte pour la peur.

(1) Voir les nos 25, 26, 27 et 28.

LA PLACE MUNICIPALE DE CONSTANTINE.
La maison de Pastariano, le coureur devenu dentiste.

Pour en revenir à Constantine, notre réunion comprenant l'inévitable « Grand Prix » y obtint un bon succès, encore que par la faute du temps qui resta incertain, le résultat espéré ne fut pas atteint. La journée fut marquée par la réhabilitation de Grogna qui enleva brillamment les deux courses ouvertes clôturant ainsi une série de défaites qui durait depuis le commencement de la tournée. Tout le public « chic » de Constantine assistait à notre réunion, à laquelle une musique militaire, celle des tirailleurs, prêta même son concours, fait assez rare.

LE FAUTEUIL DU BEY DE TUNIS DANS SON PALAIS.
Il est défendu, sous les peines les plus sévères, de photographier quoi que ce soit dans le palais du bey... sans donner de pourboire.

Ce ne fut pas sans un réel regret que nous prîmes congé le mardi 17 janvier, de nos amis les cyclistes constantinois, car tous nous avaient fort aimablement accueilli et nous avaient aidé à passer notre temps le plus agréablement possible. Au premier rang d'entre eux figurait l'excellent Pastariano, ancien coureur qui eut autrefois son heure de célébrité, principalement en Algérie ; il fut aussi avec Lamberjack, le coéquipier de Coquelle dans la légendaire « triplette tricolore », la première machine à trois places qui ait paru sur nos pistes. Vous pensez si Robert Coquelle se montra heureux de retrouver

TYPES TUNISIENS.
Un groupe de jeunes *outsiders* de la rue.

son ancien compagnon d'armes et si de nombreux souvenirs s'échangèrent entre ces deux vieilles gloires (?) sportives. Cependant, à l'inverse de Coquelle qui s'était remis à la piste à l'occasion du circuit, Pastariano a aujourd'hui dit adieu aux courses pour toujours et, de concert avec son père, il dirige un important cabinet de dentition.

Je m'en voudrais de quitter Constantine sans citer aussi parmi les sportsmen qui nous prêtèrent ce qu'on peut appeler un fameux coup de main, M. H. Lasserre, et après lui MM. Molière, Bourceret, Piétri ; encore suis-je certain d'en oublier.

Par une coïncidence amusante — pour nous, mais pas pour eux — Coquelle et Grogna profitant de ce qu'ils se trouvaient à Constantine auprès de leur ami Pastariano, furent atteints tous deux de violents maux de dents et de fluxions qui faisaient ressembler leurs figures à des ballons de football. Ces indispositions nous contraignirent à modifier notre projet de gagner la frontière tuni-

sienne par la route et ce fut le « grand frère » qui nous transporta tous cinq, avec armes et bagages, de Constantine à Tunis.

En arrivant à Tunis vers onze heures du soir, nous fûmes reçus par un groupe de cyclistes de la ville, en tête desquels figurait M. Lionel Chavanne, que je tiens à citer spécialement, car il fut pour nous d'un secours inappréciable durant tout notre séjour à Tunis, lequel ne dura pas moins de dix jours, et restera marqué sur nos tablettes de voyage comme une des meilleures étapes du circuit.

Je n'entreprendrai pas de vous dépeindre en détail la capitale de la Tunisie et ses environs ; il me suffira de vous dire que Tunis apparaît aujourd'hui dans mes souvenirs comme une ville d'un charme enchanteur. Elle présente de multiples attraits pour un voyageur. Le quartier européen, qui semble avoir surgi de terre depuis l'établissement du protectorat français, comme par un coup de baguette magique, est large, bien aéré, tout reluisant de lumière et de santé; c'est à lui seul une ville française..... telle qu'on en voit peu en France. A ses côtés se trouve le quartier arabe, beaucoup plus curieux et plus suggestif que ceux d'Alger ou de Constantine, véritable cité orientale avec ses *souks* (boutiques) aux étalages éblouissants, ses monuments maures, mosquées, palais aux minarets aux murs d'une blancheur si éclatante qu'elle fatigue la vue, et sa population indigène aux types accentués dont je vous présente quelques échantillons ici même.

TYPES TUNISIENS.
Quelle est la jupe et quelle est la culotte

Les environs de Tunis ne sont pas moins intéressants : les ruines de Carthage où dorment les souvenirs de l'antique et fameuse cité africaine, les palais du Bardo, de la Manouba, de Kessar-Saïa, le monastère des Pères-Blancs avec le tombeau de saint Louis, sont autant d'endroits attrayants, à des titres divers, pour le touriste. Ajoutez à tout cela l'incomparable coloris d'un soleil africain, éclatant dans un ciel d'un bleu inaltérable et vous aurez l'explication de notre enthousiasme pour Tunis et son incomparable climat. Du coup, Alger-la-Blanche elle-même s'en trouva presque éclipsée !

Suivant notre habitude, nous vîmes tout ce qu'il y avait d'intéressant à visiter. Et toujours l'appareil photographique à la main : cette manie du cliché faillit d'ailleurs encore attirer une mésaventure désagréable à Coquelle. Ne s'avisa-t-il pas, en parcourant le palais du bey, de photographier le fauteuil beylical au mépris des règles fort sévères du protocole tunisien et à la grande indignation de l' « officier de la maison royale » qui nous conduisait et qui nous expliqua de son mieux que c'était là un crime de lèse-majesté, punissable de peines extrêmement dures. J'ajoute d'ailleurs qu'une pièce de 50 centimes suffit à calmer ses scrupules! Mais j'ai tenu à faire figurer ici cette mémorable photographie, fort rare, naturellement.

De nombreuses excursions aux alentours, toujours à l'aide des modes de locomotion les plus diverses, complétèrent le programme de nos occupations à Tunis. Ce fut au cours d'une de ces promenades que nous vîmes un de ces puits « tels que s'en servaient nos ancêtres » et dont l'usage dans une manufacture ou une usine démontre bien à quel point la population indigène est arriérée. Il est de fait qu'employer un homme et un cheval pour extraire péniblement d'un puits environ 2 seaux d'eau à la minute, n'est pas ordinaire !

Les routes des environs de Tunis sont en général assez bonnes, certaines même sont excellentes, et n'étaient les rencontres du genre de celle faite près du Bardo avec un troupeau de chameaux qui barrait toute la route et dans lequel quelques-uns de mes compagnons, dépourvus de frein, allèrent se jeter, le touriste serait absolument « chez lui » en Tunisie. En tout cas, la sécurité sur les routes y est à peu près absolue et toutes les histoires de brigandages ou de pillages avec lesquels on effraie les gens qui ne connaissent pas le pays, sont des inventions ou de grossières exagérations.

EN RETARD DE 200 ANS! — UN PUITS AUX ENVIRONS DE TUNIS.

RENCONTRÉ SUR UNE ROUTE AUX ENVIRONS DE TUNIS.

Le cyclisme est fort en honneur à Tunis, ou tout au moins, le nombre des gens qui pédalent journellement pour leurs affaires ou pour leur plaisir y est très grand.

Cependant, la « société » ne paraît guère y avoir mordu jusqu'ici et la bicyclette est restée très démocratique, trop même, encore qu'en dernier lieu un mouvement sérieux en sa faveur se soit dessiné chez les gens *chics*. Il est provoqué par l'exemple du Résident général qui a récemment appris a monter et pédale presque chaque jour en ville ou aux environs.

OU EST LE PARC DES PRINCES?
Un virage de la Piste (!) de Tunis.

Notre passage à Tunis, où l'on n'avait jamais vu de champions aussi célèbres que ceux du Circuit, fut d'ailleurs l'occasion d'un coup de tam-tam retentissant pour le cyclisme.

L'annonce du « Grand Prix de Tunis », faite durant la semaine précédente avec éclat, amena au vélodrome une foule comprenant toutes les notabilités de la ville et telle qu'on n'en avait jamais vu se déranger pour un événement cycliste. Il faut dire, d'ailleurs, qu'un temps absolument merveilleux facilita ce gros succès.

Par exemple, que dire de la piste (?) sinon qu'elle est digne de l'état du sport cycliste à Tunis. Je ne sais pas si la gravure ci-contre, représentant un des virages, vous en donnera une idée suffisante ; mais ce que je sais bien, c'est qu'elle restera dans nos souvenirs comme le plus effroyable *casse-cou* qu'on puisse imaginer, bien que, grâce à la prudence et à l'habileté de nos coureurs, aucune chute ne se produisit durant la réunion. Imaginez vous une mauvaise allée de jardin, mesurant 250 mètres de tour, de forme à peu près ovale, avec des virages très courts et dont le relèvement consistait en une espèce de butte de terre sans forme ni dessin précis.

Ce fut sur ce terrain que George A. Banker, du Pittsburg Athletic-Club d'Amérique, champion du Monde, enleva le Grand Prix de Tunis aux acclamations d'une foule enthousiaste, tout en s'estimant lui-même heureux de ne pas s'être rompu un membre. Et dire que nous faisions tout cela pour nous amuser ! Faut-il ajouter d'ailleurs que nous y réussissions parfaitement.

(*La fin au prochain numéro*). VICTOR BREYER.

LA CARROSSERIE AUTOMOBILE
25, RUE BRUNEL VINET

QUINQUINA DUBONNET
APÉRITIF
dans tous les Cafés.

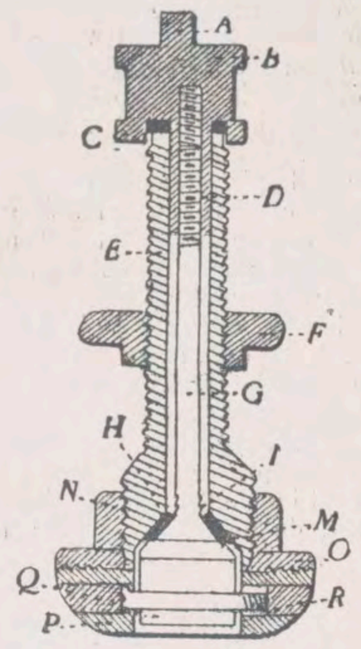
PNEUMATIQUE
Michelin
CLERMONT-FERRAND
Le Père des Démontables.

Les Inventions Sportives

(Tous les articles paraissant dans cette rubrique sont insérés gratuitement.)

VALVE PERFECTUM

Encore une nouvelle valve, direz-vous ? je sais qu'ily en a beaucoup de bonnes telles que les Sclaverand, les Michelin, mais celle-ci est peut-être la plus légère de toutes ; elle ne pèse que 12 grammes ! En voici la description :



La tige de valve G est munie d'une garniture conique H en cuir, solidement fixée. En I est un pas de vis en dent de scie qui empêche tout déplacement ; en M est une autre saillie qui protège la garniture contre toute déformation et, au besoin, la supplée après usure.

En B est un bouchon dont la fonction est triple. Quand il est vissé à la tige G, il assure l'étanchéité de la valve qu'il presse contre son logement conique. Il est aussi de fermeture additionnelle, grâce à la rondelle C, en fibre vulcanisée, appliquée dans une raînure annulaire à l'extrémité du corps de valve E ; cette fermeture suffit à elle seule à empêcher la moindre fuite d'air. Enfin, avec la pointe A on peut abaisser la tige G pour permettre à l'air de sortir.

Pour assurer la stabilité de l'écrou N, on l'a fileté à gauche, car, dans les valves ordinaires, soit en vissant le bouchon B, soit en montant la pompe, on tend ordinairement à desserrer l'écrou N.

Le corps de cette valve n'a qu'un diamètre de 5 millimètres ; le trou par lequel elle traverse la jante n'a donc qu'un faible diamètre et cette jante n'en est pas sensiblement affaiblie.

PAUL SARREY.

AVIS

Bon nombre de lecteurs nous demandent s'ils peuvent nous envoyer des articles destinés à être reproduits dans la *Vie au Grand Air*. Nous leur répondrons que rien ne peut nous être plus agréable. Nous recommandons simplement à ces collaborateurs spontanés de choisir toujours des *sujets originaux*, de les développer dans un *langage clair* et d'y joindre des photographies *du plus grand format possible* et d'*une netteté absolue*.

Les manuscrits ne seront pas rendus.

Tout lecteur ayant un article inséré sera inscrit de droit sur le registre de nos abonnés, pour un an.

LA DIRECTION.

NOS CONCOURS

CONCOURS N° 19

(*Concours d'honneur.*)

Voici quel était le sujet de ce concours :

Quels sont les dix articles qui vous ont le plus intéressé dans la *Vie au Grand Air* depuis sa fondation jusqu'au *4 mars*.

On sait que ce concours était exclusivement réservé aux cinq premiers lauréats de nos concours précédents.

Voici la liste générale qui a été établie après un pointage minutieux des listes particulières :

1° Mes trois courses Bordeaux-Paris, par Gaston Rivierre.
2° La course de 72 heures et ses conséquences, par le Dr Walther.
3° Nageurs et Natation, par Georges Prade.
4° L'École de Joinville, par Armand Lusciez.
5° Les coulisses d'un vélodrome, par Paul Puy.
6° Comment on devient chauffeur, par Georges Prade.
7° Le Cabaret athlétique du Père Noël, par Armand Lusciez.
8° Ma vie au Régiment, par Jacquelin.
9° Chez nos coureurs, par Paul Puy.
10° Les Chasseurs Alpins, par Lucien Tignol.

M. GEORGES TÉLOR (*alias* Georges Rolet), cavalier au 3e hussards, à Verdun, est le concurrent dont la liste se rapproche le plus de la liste générale. Il a donc droit à la

Bicyclette de Luxe

d'une valeur de

Cinq cents francs

qui était offerte en prix.

Voici la liste de M. GEORGES TÉLOR :

1° La course de 72 heures et ses conséquences.
2° Mes trois courses Bordeaux-Paris.
3° La boxe française.
4° Ma vie au Régiment.
5° Les coulisses d'un vélodrome.
6° Les tirs de 1898.
7° Comment on devient chauffeur.
8° Fauconnerie et autourserie.
9° Les Chasseurs Alpins.
10° L'École de Joinville.

CONCOURS N° 21

(*Course au clocher automobile.*)

Pour prendre date, annonçons notre intention d'organiser prochainement à Paris, une course au clocher pour automobiles. Les concurrents seront d'abord conduits à la deuxième plate-forme de la Tour Eiffel. De là, on leur montrera un clocher à l'horizon. Le départ leur sera donné. Ils descendront la Tour Eiffel quatre à quatre, monteront dans leur voiture et se rendront au clocher désigné *par le chemin qui leur plaira*. Le premier arrivé sera le vainqueur.

Nous donnerons prochainement le règlement de cette épreuve originale.

CONCOURS N° 22

(*Epreuve photo-cycliste.*)

Cette épreuve sera réservée aux cyclistes et aux photographes amateurs et aura lieu dans le courant de juin. Il s'agira de faire un parcours désigné à l'avance et de prendre des vues en cours de route. Le classement se fera par une addition des points donnés à chacun des concurrents pour leur place dans la course et leur place dans le concours de photographie.

Comme pour la course au clocher, nous reparlerons de cette épreuve.

LA DIRECTION.

CYCLES TOUTES MARQUES & APPels PHOTOGques
Crédit 15 mois
un seul 15e comptant sans aucune majoration sur les prix de détail.
Catalogue illustré franco.
AGENCES RÉUNIES, 5, Bd de STRASBOURG, PARIS

Conseil Financier

HEBDOMADAIRE

DE LA

BANQUE SPÉCIALE DES VALEURS INDUSTRIELLES

Acheter l'Obligation de la Société des « ETABLISSEMENTS PORCHER » au cours de 102 francs.

Cette Société a été constituée au capital de 850,000 francs le 5 août 1898 pour prendre la suite des affaires de MM. Porcher et Le Héron, fabricants d'appareils sanitaires.

La Société des Etablissements Porcher compte au rang des maisons les plus importantes et les plus considérées de ce genre d'industrie.

Les bénéfices des six dernières années s'étaient élevés :

Pour l'exercice	1892/93 à ..	94.648 frs.	11
» »	1893/94 à ..	111.976 »	73
» »	1894/95 à ..	97 418 »	37
» »	1895/96 à ..	158.278 »	53
» »	1896/97 à ..	136.452 «	96

Ces bénéfices sont encore en progression par suite de l'augmentation très importante du chiffre d'affaires résultant de l'installation récente d'une nouvelle usine.

Les obligations de 100 francs, crées au nombre de 5,000 dès la constitution de la Société, rapportent 4,25 0/0 d'intérêt annuel et sont remboursables à 150 fr. en 75 années, par voie de tirage au sort.

Ces obligations sont garanties par tout l'actif social et constituent un placement de tout repos.

Les coupons d'intérêt semestriels sont payables les 30 juin et 31 décembre de la Banque Spéciale des Valeurs Industrielles.

Banque spéciale des Valeurs industrielles,
Société anonyme, Capital 10 millions,
25, rue Vivienne, Paris.

La **Banque spéciale des Valeurs Industrielles** a pour programme invariable de ne créer de Sociétés anonymes qu'en vue de **l'Achat d'établissements industriels ou commerciaux en pleine prospérité**, donnant des bénéfices généralement progressifs depuis plusieurs années.

Les titres des Sociétés qu'elle constitue, assurés d'un revenu facile à établir d'après ces bénéfices antérieurs, ne présentent ainsi aucun caractère spéculatif.

Ce sont, au contraire, des valeurs de placement à mettre en portefeuille et à conserver en raison des plus-values qu'elles doivent acquérir par suite de la progression des revenus.

La **BANQUE SPECIALE** reste représentée dans les Conseils d'administration de ces Sociétés, et ses avis financiers, **dont elle assume l'entière responsabilité**, sont donc fournis avec la connaissance parfaite de la marche des diverses Compagnies dont elle recommande l'achat des titres à sa clientèle,

La Mode Sportive

Voilà Pâques ! Les touristes vont profiter des deux jours de vacances pour accomplir la première sortie sérieuse.

Or, bien qu'ayant déjà traité toute la question de la chaussure cycliste, nous ne craignons pas d'y revenir, tant cette question est importante au point de vue du coup de pédale.

LES CINQ MODELES 1899

Or, nous sommes heureux de pouvoir soumettre à nos lecteurs les meilleurs modèles qui ont été créés pour la saison 1899.

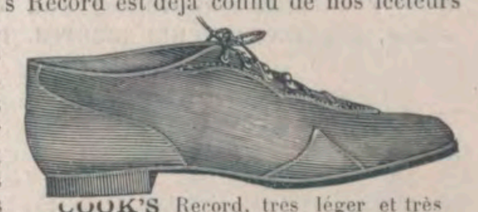
Ces modèles sont l'objet d'un travail tout spécial ; ils n'ont été créés et adoptés qu'à la suite d'une étude bien complète qui a permis d'y apporter les plus récents perfectionnements.

Le premier modèle est, à la fois, léger et solide. C'est le vrai soulier du touriste. Il se fait avec talons pour la route, en noir ou en jaune, et sans talons, en noir seulement pour la piste. C'est le modèle *réclame* de la maison Cook ; son prix, sans concurrence possible, est de 9 fr. 75. Fait en matières première qualité, ce soulier est sérieux et ne peut être comparé avec ceux établis en cuir de mauvaise qualité et que les cyclistes sont obligés de jeter au rebut après quelques courtes sorties.

COOK'S extra-solide, pour touristes, en noir ou jaune..... **9 fr. 75**

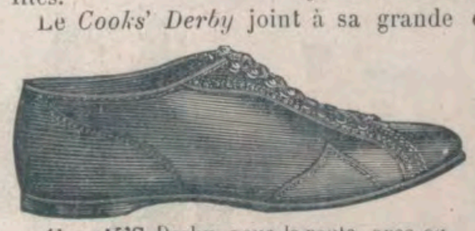
Ce modèle se fait également pour dames au même prix.

Le modèle Cook's Record est déjà connu de nos lecteurs puisqu'il a fait l'objet d'un article tout spécial dans l'un des derniers numéros de la *Vie au Grand Air* ; nous n'insisterons donc pas sur ses nombreuses qualités.



COOK'S Record, très léger et très solide, pour la piste et la route, en jaune ou noir..... **12 fr. 50**

Le *Cooks' Derby* joint à sa grande élégance une souplesse qu'il doit à sa forme spéciale ; ce modèle se recommande spécialement aux personnes ayant les pieds sensibles parce que, se laçant jusqu'au bout du pied, il est facile de lui donner plus ou moins d'aisance. Ce soulier est très demandé par les touristes qui font de longues excursions ; il se fait également en noir ou en jaune.



COOK'S Derby, pour la route, avec ou sans talons, en jaune ou noir, modèle recommandé. **14 fr. 50** et **18 fr. 50**

Le *Cook's Moode* est le modèle smart par excellence ; à signaler surtout sa coupe tout à fait gracieuse.

Ce soulier est d'une souplesse remarquable, sa forme très allongée rend le pied fin et élégant.

COOK'S Mode, dernière nouveauté très élégant, en jaune. **12 fr. 50 à 18 fr. 50**

Le dernier modèle est une création spéciale de la maison ; il réunit tous les perfectionnements réclamés par les professionnels du sport et c'est leur soulier préféré. Tous les grands coureurs, qui sont des clients fidèles de la maison Cook, l'ont adopté.

COOK'S spécial, création de la Maison, qualité extra, noir ou jaune **18 fr. 50**

D'ailleurs, nous engageons nos lecteurs à demander le *magnifique catalogue illustré de plus de* 300 *gravures* qui est *envoyé franco* sur demande adressée à MM. Cook's et Ce, 23, rue Auber, Paris.

Pour ceux de nos lecteurs qui ne pourraient attendre la réception de ce catalogue, il suffit d'envoyer avec la commande, en plus de la désignation du modèle choisi, le dessin obtenu, en traçant les contours du pied nu posé à plat sur une feuille de papier.

SMART.

Vital
PNEUMATIQUE

Le Gérant : VICTOR VOINOT.